

XLIX Legislatura

**DEPARTAMENTO
PROCESADORA DE DOCUMENTOS**

Nº 1436 de 2023

S/C

Comisión de Transporte,
Comunicaciones y Obras Públicas

CÁMARA DE AUTOTRANSPORTE DE GRANOS Y AFINES DEL URUGUAY

Situación

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 5 de julio de 2023.

(Sin corregir)

Preside: Señor Representante Daniel Martínez Escames.

Miembros: Señores Representantes Rodrigo Albernaz Pereira, Eduardo Elinger, Alfonso Lereté, Martín Tierno y Carlos Varela Nestier.

Delegado de Sector: Señor Representante Marcelo Fernández.

Invitado: Señor Julio Zednicek, Presidente de la Cámara de Autotransporte de Granos y Afines del Uruguay.

Secretaría: Señora Laura Rogé y señor Fernando Cardozo.

═════II═════

SEÑOR PRESIDENTE (Daniel Martínez Escames).- Habiendo número, está abierta la reunión.

Damos inicio a la reunión de la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de la Cámara de Representantes correspondiente al día de hoy.

Hay algunos puntos sobre los cuales intercambiar, pero primero tenemos previsto recibir a una delegación de la Cámara de Autotransporte de Granos y Afines del Uruguay.

Si no tienen inconveniente, hacemos pasar a la delegación.

(Apoyados.- Ingresa a sala el señor Julio Zednicek, presidente de la Cámara de Autotransporte Terrestre de Granos y Afines del Uruguay)

——Saludamos al señor Julio Zednicek, presidente de la Cámara de Autotransporte de Granos y Afines del Uruguay (Catgadu). Para nosotros es un placer recibirlo en el ámbito de la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas en respuesta a su solicitud de audiencia.

Lo escuchamos con atención.

SEÑOR ZEDNICEK (Julio).- Buenos días.

Me presento nuevamente: soy Julio Francisco Zednicek Baldassini, presidente de Catgadu (Cámara de Autotransporte Terrestre de Granos y Afines del Uruguay). Hablamos del autotransporte terrestre, porque el transporte tiene distintas variables; como hoy se habla del transporte multimodal, es bueno aclararlo.

Como Cámara, tenemos seis meses de vida. Esta iniciativa de nuclear a todos los transportistas de granos del Uruguay es un proyecto que tenemos desde hace años, pero recién se concretó el 15 de diciembre, en la ciudad de Salto. Esto no quiere decir que no sepamos del tema porque todos somos transportistas que nos dedicamos al sector de los granos y estábamos en otras gremiales. De hecho, yo sigo estando en CUFS; la Comisión de Transporte estuvo por allá, nos visitó. Una cosa no quita la otra. La idea es nuclear a todos los transportistas pequeños y medianos, porque hay diferencias en el transporte uruguayo: si uno lo mira en números, desde el año 2010 o 2011 -tengo una carpeta que se las voy a dejar; si me pasan sus direcciones de mail, se las hago llegar por esa vía-, el transporte acompaña el 50 % de crecimiento del producto interno bruto uruguayo. Hasta ahí, uno dice: "¿Por qué se quejan?". El producto interno bruto creció un 50 % y el transporte terrestre creció un 54 %, un 4 % más. Lo que nosotros estamos viendo es una injusta distribución de ese crecimiento. Acá hay gráficas que muestran que hoy, en Uruguay, hay 33.000 camiones profesionales de carga. Esos 33.000 camiones están distribuidos en la cantidad de empresas que hay, que son más de 5.000. Hay una gráfica al respecto, subdividida en empresas de uno, dos, tres, cuatro, nueve y más de diez camiones. Lo que venimos a reclamar, porque nos está pegando a los pequeños y medianos transportistas, es que en ese período la cantidad de empresas que tenían un camión decreció un 25 %. Ese número de empresas decreció porque algunas se fundieron, porque algunas fueron absorbidas por otras empresas y porque algunas compraron algún camión más, pero son las menos. Y las empresas de más de más de diez camiones crecieron un 71 %. Lo que creció fue el transporte en manos de grandes compañías -y lo voy a decir gráficamente-, que nunca se engrasaron las manos. Nosotros estamos defendiendo a aquellos transportistas que vienen de una, dos y tres generaciones de transportistas, que saben cómo se maneja un camión, cómo cambiar una rueda. Hoy por hoy, se crearon empresas para grandes compañías.

Todo surge a raíz de UPM, que es la que cambió el transporte en Uruguay. Está todo bien; nosotros siempre dijimos: "Bueno, no nos dieron la oportunidad de estar integrando esas empresas", porque UPM quería empresarios, no quería camioneros. Hasta ahí todo bien: que ellos se dediquen a eso y nosotros nos dedicamos a lo nuestro. Pero hoy, el transporte pequeño y mediano ve avasallado el sector porque antes nosotros comprábamos esos camiones que se renovaban a los cinco años, porque también queríamos renovar. Hoy, como ya dije, tenemos una plaza de 33.000 camiones; está saturada de bodegas. Y quiero hacer la diferenciación entre lo que es una bodega y lo que es un camión. En el caso del camión, hay un camión con un acoplado, una zorra; un tractor, que va con un semirremolque, y equipos especiales. Hoy estamos totalmente saturados de bodegas, como se lo dije al ministro y al director nacional de Transporte, y en vez de tener un ministerio que defienda al transportista genuino, se reúnen con los grandes dadores de fletes, con los grandes exportadores y se podría decir que le hacen los mandados. "Queremos tritrenes", me dijeron. Pero pará un poquitito; vamos a sentarnos a analizar si realmente son necesarias más bodegas o no. Porque, ¿quiénes van a poder comprar tritrenes en Uruguay? Las que van a poder comprar tritrenes, que son camiones que valen US$ 200.000, son las grandes empresas.

Lo que tenemos que pensar es qué país queremos. ¿Queremos un país con la riqueza concentrada en las manos de unos pocos o queremos la justa distribución de la riqueza y dar oportunidades equitativas y parejas para todo el mundo?

Me podrán decir que existen los proyectos de inversión, que son créditos; se presenta un proyecto, teniendo en cuenta una cantidad de cláusulas. Hoy por hoy esos proyectos de inversión pueden descontar, en el mejor de los casos, aplicando todas las normativas de inclusión, género y la mar en coche, hasta el 100 % de la inversión, si bien son casos muy puntuales; pero pueden descontar el 50 % y de ahí para arriba. Ninguna pequeña empresa puede acceder a eso. Por más que me digan: "La igualdad está. Vos lo podés hacer", no va a llegar nunca, porque si yo hago cien viajes al año, no voy a generar renta, no voy a poder descontar nunca. Entonces, lo que tienen que pensar es que si siguen con este tipo de medidas, el transporte pequeño y mediano en Uruguay desaparece. Y si desaparece el transporte pequeño y mediano, va a aumentar el desempleo. Capaz que, de última, quieren que la riqueza se concentre en unas pocas manos y que nosotros seamos empleados de esas trescientas familias. Yo dije que había más de 5.000 empresas de transporte. Si esto sigue así, yo lo firmo y apuesto, si quieren, que dentro de quince años el transporte uruguayo queda en trescientas familias. Y de lo que no se dan cuenta ustedes, como políticos, es que si el transporte se concentra en trescientas familias, se puede pasar de lo que hoy está bueno porque están bajando los precios y así la exportación se favorece, a que mañana esas trescientas familias se reúnan y resuelvan: "Muchachos, vamos a subir el flete. Vamos a pararles el país". Esto es como para abrir los ojos, y grandes. Hay un montón de empresas, y tenemos que defender a los genuinos, porque muchas de esas empresas son capitales que vienen; en algunos casos, hasta se habla de lavado de dinero. ¿Por qué no? Siempre se habla del lavado de dinero vinculado con los inmuebles, pero si dos más dos es cuatro, ¿por qué para algunos es cuatrocientos?

En cuanto a los fondos de inversión, verán que en la carpeta hay una gráfica en la que se especifican los costos genuinos que tiene el transporte. Y esos datos no son de Julio Zednicek, no son de ningún camionero; son de economistas y contadores de la Facultad de Montevideo. ¿Pedido por la gremial de transporte? Sí, pedido por la gremial, pero intervinieron profesionales que para llegar a esos datos hicieron un estudio de tres años, para el que pidieron información a los distintos camioneros, porque el transporte es muy variado: unos cargan una cosa, otros cargan otra; unos hacen menos viajes, otros

hacen más viajes. Ellos hicieron un promedio, y ese promedio tiene un índice que arranca en 1; cuando está por encima de 1 indica que aumentó el porcentaje y cuando está por debajo es porque bajó, todo medido en dólares; está en pesos y en dólares. En este caso, lo pusimos en dólares. Si se fijan en el material, creo que desde el 2010 -no recuerdo bien a partir de qué año figura allí- a la fecha, aumentó, aumentó, aumentó y aumentó hasta el 40 %. En mi caso -hablo de mí, pero en definitiva estoy hablando de todo el transporte-, en la zafra de arroz -quisiera que Freddy Lago estuviera acá, porque él llora porque los fletes son caros y es el que quiere los tritrenes-, hace seis años que bajamos las tarifas. Yo quiero que ustedes me digan: "Yo conozco a uno" -pequeño o mediano transportista- "que tiene tres camiones y todos son cero kilómetro". No; nosotros nos tenemos que quedar con los camiones de la madera, que están detonados. Porque se puede decir: "¡Pero es un camión que tiene cinco años!". Pero tienen 1.200.000 kilómetros. Se baja un chofer y sube otro, una y otra vez. Cualquier vehículo de ustedes -olvidémonos de los camiones-, si lo manejan tres personas, se va a deteriorar más que si lo maneja uno solo. Esos camiones están detonados. Lo digo con propiedad; mis hermanos compraron uno y tuvieron que gastar mucho para dejarlo bien; ahora está bien, pero les costó el doble de lo que lo pagaron. Entonces, no nos engañemos.

Nosotros, como Cámara, también nos planteamos el tema del parque automotor. Hablan de que el parque automotor está envejecido; pueden leer al respecto en esta carpeta que voy a dejar. El parque automotor tiene un 11,7 % o un 12 % de vehículos de más de treinta años; el resto es todo renovado. Y hablan de que hay que chatarrizar. ¿A quién vas a matar? ¿Querés matar al pequeño y mediano transportista? Con eso, lo matás. Y te puedo asegurar que un Volvo del año ochenta está mejor que un Scania 420 de la forestal, porque siempre lo manejó el mismo, porque se baja del camión y le ajusta una tuerquita.

Este es un tema que tiene que ver, como dije antes, con qué país queremos. ¿Queremos concentrar la riqueza en unos pocos y que todos los demás seamos empleados o queremos ser más justos? Nosotros, como Cámara, queremos un Estado regulador. Y digo esto a título personal: yo no quiero un libre mercado. Podemos citar hasta a Adam Smith, que fue el precursor de las teorías modernas de economía; él hablaba del libre mercado: dejar hacer y pasar. Sí, todo macanudo -tiene un nombre en francés que no recuerdo ahora- ; viene por ahí la mano. Pero también decía que el Estado tiene que intervenir, porque si el Estado no interviene, los grandes oprimen a los chicos. Eso es lo que está pasando; eso es lo que hoy está pasando.

Con respecto a la distribución de cargas, dije que el 85 % de las empresas uruguayas son de uno a nueve camiones y un 15 % tienen más de diez camiones. Si de ese 15 % sacamos las empresas genuinas del transporte, que vienen dedicándose a esto desde hace tres generaciones y que también tienen veinticinco, treinta o cuarenta camiones, queda en el 10 %. Entonces, seguimos favoreciendo a ese 10 %. Eso se lo dije al ministro y se lo dije a Pablo Labandera. Y Pablo Labandera, sin decir mi nombre, en un programa de radio me trató como de otro siglo. ¿Es de otro siglo decir las cosas? ¿Es de otro siglo decir: "Muchachos, le están errando al bizcochazo; están gobernando para el 25 % que les banca las campañas electorales, cuando nosotros somos el 75 % y definimos las elecciones con el voto?" Le dije a Pablo Labandera: "Yo los voté; yo quiero votar a este gobierno, pero tengo que decirles las cosas". Y tengo que decirles no el sentir de Julio Zednicek; tengo que decirles el sentir de la gran mayoría de los pequeños y medianos transportistas, entre los que hay algunos que no están llegando a comer. Le tuve que prestar plata a un colega. No tienen para comer y menos van a tener para pagar. Después hablan de las grandes evasiones del transporte. ¿Quién no va a evadir? Un transporte granelero, o sea que se dedica al grano, hace cien viajes al año; un

transporte de la madera hace de cuatrocientos viajes para arriba. Me pueden decir: "Si la madera cobra barato, ¿por qué vos no podés cobrar más barato?". "Eso te lo simplifico: dame cuatrocientos viajes y yo te cobro lo mismo que la madera; ya está. Yo tengo cien viajes y tengo que dividir los mismos costos que tiene la madera. Es más; yo tengo más costos, porque mis vehículos están más viejos y se desgastan más".

Hoy, ninguna empresa de transporte pequeña y mediana está haciendo la previsión para el cambio de unidad, algo que UPM requiere que se haga, y me parece perfecto. No estoy diciendo que eso esté mal; vamos a entendernos. Copiemos lo bueno de UPM, que tiene una cantidad de controles, y apliquémoslo para abajo. Pero aquel camión que entró para UPM, que entró para trabajar para las papeleras, ¡que desaparezca de las papeleras! Búsquenle la forma de sacarlos del país. En el Uruguay no puede entrar, porque así yo también puedo comprar un camión cero kilómetro.

Voy a poner un ejemplo bastante burdo. El camión que se compra para trabajar en las papeleras, o sea, para trabajar en el acarreo de maderas, muere dentro de esa empresa. Quiere decir que se vende para el exterior o no puede entrar al mercado.

Hablé solamente de la madera. ¡Claro que existen los malla oro del transporte!: la madera, el combustible, el acarreo de bebidas y la leche; todos son goteras. Ganarán poquito, pero todos los días les está goteando, entonces siempre tienen caja.

Quizás me estoy olvidando de un montón de cosas. Me pongo medio ferviente cuando empiezo a hablar, pero quiero que realmente entiendan, porque si ustedes, que son los legisladores, no entienden esto, no sé.

Esto ya lo veníamos planteando. Recién hablaba con Rodrigo Albernaz y le decía: "Mirá que le voy a dar un poco de palo a los que estuvieron en CUFS". Hubo un montón de planteos, y nosotros no recibimos ni una nota de ustedes diciendo: "Mirá CUFS" -porque esto es sin nombre ni apellido- "hicimos esto, esto y esto otro".

Les agradezco que me escuchen, que ya es una oportunidad, pero si de acá ustedes no salen a la prensa a decir: "Muchachos: estuvo la gente de Catgadu, y hay que hacer algo", no es culpa del gobierno que está de turno, es culpa de todos los partidos, porque si yo soy del otro partido y me callo la boca, soy tan culpable como el que aplica una norma. Lo veo para ese lado.

No se trata de sacarse el chivo. La responsabilidad es de ustedes, y yo le estoy planteando un problema serio, muy serio.

Quiero que quede claro: esto no es personal contra ninguno de ustedes. Tiene que quedar claro que esto es el problema que está viviendo el pequeño y mediano transportista uruguayo. ¿Hay algunos que tienen mejor posición que otros? Sí; siempre hay alguna excepción. Yo estoy hablando por la mayoría. Lo del 24 % que se perdió y creció el 70 % en manos de un 10 % del transporte les tiene que quedar claro. Los chicos se achican, los grandes cada vez acaparan más; cuando hablo de grandes me refiero a las empresas más grandes. Hay una relación inversa entre la cantidad de camiones y distribución de fletes. El 85 % que somos los medianos y pequeños transportistas, manejamos el 25 % de las cargas -en realidad es un porcentaje menor, pero lo voy a exagerar para nuestro lado-, manejamos menos cargas, mientras que el 15 % maneja el 85 % de las cargas. ¿Qué quiere decir eso? "Sí, pero vos también cargás", me dicen. "Sí, yo cargo, pero porque uno que tiene una empresa grande, con logística y demás, me da la carga, y él arregló una tarifa en el flete, y me dice: 'Yo te pago tanto'". Es un colega también. De hecho, tengo mucho aprecio con más de uno, pero le digo: "Vos ya no sos más colega mío, porque vos tenés silos, tenés camiones y tenés otras actividades, entonces tu negocio no pasa por el camión. Vos perdés con el camión, pero cerrás el

círculo con todos los negocios. Vos compraste grano, los acopiaste en tu silo y entonces no te importa el flete ya que ganaste mucho con el grano. Y después me decís: 'mirá que yo cerré la tarifa porque no me daban los números', pero estás cerrando la tarifa por debajo de lo que es el costo del transporte, y nosotros tenemos la obligación de ir porque, si no, no comés. No estoy hablando de pagar impuestos, porque atrasos ya existen".

En el corto plazo, hay algo que les queríamos pedir como señal de parte de ustedes. No fuimos tenidos en cuenta en la inclusión del déficit hídrico del agro y la refinanciación de deudas. No sé por qué el ministro no tuvo en cuenta al sector granos. Nosotros dependemos 95 % de una zafra. En la zafra hicimos cinco viajes y antes hacíamos veinte viajes; no pagamos ni los caramelos. ¿Qué quiere decir eso? Que no vamos a poder cumplir con las obligaciones que teníamos pactadas. Siempre se hacen veinte viajes, y siempre te queda un pedacito en la zafra, y hoy no lo tenemos. Pero al agro, porque no les llovió, porque perdieron. Muchos tuvieron seguro -y no se dice- y cubrieron todo, pero nosotros no tenemos seguro, porque no existe la posibilidad de asegurar si voy a fletear o no. Nosotros perdimos y punto, y nadie se acuerda de que perdimos.

Soy reiterativo: ¿nosotros no movemos la aguja? ¿Por qué -lo digo con nombre y apellido, porque sale en los diarios- Freddy Lago pidió los tritrenes y el director nacional de Transporte se reúne con ellos para buscarle una solución? Porque le tienen que dar una solución. ¿El director nacional del Transporte -que es el sector del Ministerio de Transporte y Obras Públicas- no es quien nos tiene que defender a nosotros? Yo entiendo que tiene que defender al transporte, pero se reúne con ellos, y dice: "Si piden, hay que buscarle la forma". ¿Por qué? Que a ellos los defienda el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca; que lo defienda el Comercio Exterior. Acá hay que poner esto en una balanza y hoy nosotros no tenemos quién nos defienda. Ese es el sentir del pequeño y mediano transportista.

Y como dice la documentación, voy a leer -porque si no me voy a olvidar- cuál es la misión, para qué creamos esta Cámara. Fue para defender, porque como las gremiales abarcaban todos los sectores, nadie se encargaba del grano.

Voy a leer la misión de Catgadu: "Somos una Cámara de empresarios que trabajamos por el mediano y pequeño transportista en procura de la supervivencia en un sistema avasallado por grandes actores producto de la globalización".

La visión: "Realizaremos acciones concretas que beneficien al transportista de granos. Concretaremos reuniones con diferentes actores exponiendo la problemática del sector." -por eso estamos hoy aquí- "En caso de no ser escuchados, entendidos y se procuren soluciones a los problemas, no descartamos la posibilidad de realizar manifestaciones en defensa de nuestros intereses"

Eso se lo leí al director nacional de Transporte y me dijo: "Ah, estás amenazando". No; es la visión. Nosotros vemos eso. Si yo vengo, te digo, y vos no hacés nada, obvio que me voy a mover. El que avisa no traiciona, como siempre digo. Yo no soy enemigo de nadie por decir las cosas. Digo las cosas de frente.

Los valores de la Cámara son la solidaridad, el respeto y el compromiso.

Tuvimos un altercado -se podría decir- con el director nacional de Transporte, porque un directivo salió en un programa de radio, concretamente en *Doble Vía* -que escucha mucho el transporte-, y dijo una palabra que, tal vez, no fue acertada. Dijo que el director nacional de Transporte era "nocivo" para el transporte. Quizás la palabra no fue la adecuada. Por lo que les acabo de decir cambiémosle la palabra, porque parece fea, pero lo cierto es que no hace nada por el transporte pequeño y mediano. Yo se lo dije: "Pablo: vos firmás todos los decretos, sale tu nombre. Obviamente que los pequeños y medianos

no te van a querer si sos vos el que ponés la firma". Y me respondió: "Sí, pero yo soy ejecutor". "Bueno; yo te estoy diciendo".

Lo raro de todo esto es que inmediatamente después que sale el programa radial, el director nacional de Transporte, Pablo Labandera, llama a este directivo y lo increpa por teléfono. Entonces, nosotros decimos: "¡Opa! ¿Estamos volviendo cincuenta años para atrás -que el otro día conmemorábamos- que no se puede hablar?". Vamos a hablar a calzón quitado. Eso es amedrentar a alguien que dice las cosas. Ni a él lo van a amedrentar ni a mí me van a amedrentar. Y lo reitero: yo los voté y los quiero votar, pero las cosas cuando hay que decirlas, hay que decirlas. Nosotros lo acompañamos a la reunión a la que él lo citó. Se enojó porque fue acompañado, y le dijo: "¿Trajiste guardaespaldas?". "No, nosotros vinimos, porque cuando él habló, habló por la Cámara", le contestamos. No somos verborrágicos y quizás a veces no nos salen las palabras adecuadas, pero nosotros lo apoyamos, claro que sí.

Después, Pablo Labandera sale nuevamente en la radio a decir que éramos de otro siglo, que nos tenía en un concepto -yo tenía una buena relación con él; no sé ahora-, pero -no quiero decir una palabra por otra porque, por ahí, se malinterpreta- yo no dejo de ser gente por decir lo que pienso, les guste o no les guste. Es más: me considero mucho más gente por ser sincero y venir a decir las cosas como son. De hipócritas está lleno el mundo, no solo el Uruguay; de gente que viene a pasarte la mano y palmearte porque le conviene. Yo estoy acá como presidente de Catgadu no por conveniencia; estoy por convicción. Si fuera por conveniencia estaría trabajando muchísimo más para mi empresa, y acomodándome -porque es así-, porque tuve la oportunidad, estando en ITPC, de estar con los que están muy bien, y vi que esto se va al carajo si alguien no agarra el toro por las guampas y dice: "muchachos".

Ustedes me dicen: "No Julio, estás equivocado, la línea de gobierno y los gobiernos que vendrán es el grande capital y la inversión, porque el PBI -el producto bruto interno o interno bruto, como quieran llamarle- es lo que nos hace quedar bien parado para afuera". Está todo bien, yo ya sé cómo es. Para mí UPM no sirve para nada, porque eso de que chorrea es mentira; chorrea, pero abajo no llega, no llega ni la humedad. El concepto del chorreo no llega ni la humedad, pero búsquenle una solución, porque está complicado.

SEÑOR PRESIDENTE.- Muchas gracias, señor Julio Zednicek. Lo hemos escuchado con mucha atención. Lo que abunda no daña. Este es el Poder Legislativo, el Parlamento y por supuesto que construido y constituido por la representatividad que la sociedad le otorga a los partidos políticos. En este ámbito de trabajo nuestra misión y nuestra responsabilidad, cuando surgen este tipo de solicitudes desde las distintas organizaciones, es recibirlos, escucharlos, tomar nota, hacerse en esta oportunidad de ese material que seguramente usted nos va a dejar y, a través de la versión taquigráfica, releer, reflexionar, compartir e intercambiar las visiones de quienes participamos en este ámbito de la Comisión, y con mucha seriedad, con mucha responsabilidad, dar curso a los planteos y a las inquietudes, siempre con el espíritu de buscar los mejores caminos que lleven a las soluciones para todos. Por supuesto que en este caso la Comisión obrará de la misma manera, dé eso por seguro.

SEÑOR REPRESENTANTE VARELA NESTIER (Carlos).- Antes que nada, quiero saludar a nuestro invitado una vez más, porque como él decía, ya nos habíamos encontrado en alguna instancia de trabajo de la Comisión fuera del ámbito parlamentario.

Lo primero es que la preocupación sobre las distintas circunstancias que atraviesa el transporte de carga ha sido motivo permanente de trabajo, entre otras cosas, para analizar la diversidad que el señor Zedincek señalaba. La verdad es que cuando uno profundiza en el conocimiento de lo que es el transporte de carga en Uruguay, encuentra

las distintas realidades: las grandes empresas y los pequeños empresarios conviviendo en forma muy complicada. Y lo sabemos muy bien, porque no solo en el Uruguay, sino en el mundo, y no solo en el transporte carretero se está tendiendo a la concentración. Esa es una realidad. En Uruguay está pasando y no solo en el transporte; está pasando en todos los niveles de la industria, en todos los niveles de la economía. Esta es una opinión personal: yo estoy en contra de eso, por varias razones, y no solo ideológicas, sino también por razones prácticas.

El señor Zednicek señalaba algo que me preocupa particularmente en el sector del transporte: la idea de la concentración en pocas manos, para el país, es un disparate. Para cualquier gobierno -quiero aclararlo-, que el transporte de carga esté en pocas manos es un grave problema. Ya otras naciones vivieron eso. El transporte de carga, cuanto más diversificado esté, más seguro es el abastecimiento a la población, el abastecimiento a las empresas, el abastecimiento a las industrias, evita el chantaje que se genera desde el punto de vista económico o político a partir de esa concentración. Por lo tanto, debemos preocuparnos no solo por lo que pueda afectar el trabajo -que, obviamente, lo afecta-, no solo por lo que pueda afectar la economía de las pequeñas empresas, sino por lo que pueda afectar al país si este riesgo efectivamente se corriera.

Desde ese punto de vista, puedo asegurar que algunos de nosotros vamos a actuar para que eso se impida, por todas estas razones que acabo de dar. Y sabemos que no es un proceso fácil, porque más allá del gobierno de turno, hay una tendencia económica que a veces supera a los propios gobiernos. Por eso hay que prestar particular atención a este tema.

Por lo tanto, a lo que el señor Zednicek reclamaba con razón, le respondemos que por lo menos esta Comisión siempre ha actuado en consecuencia de los reclamos que recibe. Inclusive, acá hay diputados, y no de mi partido, como el diputado Lereté, que es particularmente activo en el sentido de tratar de generar respuestas rápidas a los reclamos que recibimos, a veces actuando hasta en el momento; lo tengo que destacar. Le puedo asegurar que todos los reclamos que recibimos los trasladamos

Vamos a analizar esta información que el señor Zednicek nos deja y la vamos a trasladar a las autoridades competentes. Luego será responsabilidad de las autoridades actuar en consecuencia o no, pero esta Comisión va a estar atenta en ese sentido; le puedo asegurar que va a estar atenta. De manera que el señor Zednicek puede quedarse tranquilo en ese sentido. Y como en algún momento señaló en su intervención, si nos tiene que rezongar, rezónguenos. Y lo digo muy en serio; el Parlamento no está solo para recibir aplausos; es más, es lo que menos debe recibir; debe recibir reclamos, debe recibir críticas y actuar a partir de ello. Luego asumiremos la responsabilidad si aceptamos esas críticas, esos rezongos, o los dejamos pasar.

Insisto en que esta Comisión -y hablo de la Comisión, no de un partido político ni de un diputado- siempre ha actuado en forma proactiva a partir de los reclamos o las opiniones que recibimos, y no va a ser esta la excepción.

SEÑOR REPRESENTANTE ALBERNAZ PEREIRA (Rodrigo).- Primero, mi saludo formal, Julio.

Me quedé en la parte en que hacías los planteos. Uno de ellos -o el que anoté- es el que tiene que ver con la inclusión en los beneficios otorgados a algunos sectores por el déficit hídrico. No fueron atendidos de manera particular, si bien el sentido común indica que no de manera secundaria, sino de manera directa iban a ser afectados. Me pareció que después de ese punto había otros, que no sé si efectivamente los mencionaste o tenés pensado mencionar.

SEÑOR ZEDNICEK (Julio).- Tengo propuestas de corto plazo y de largo plazo.

Las propuestas de largo plazo pasan por sentarnos y tratar de buscar soluciones para todos.

En cuanto a las de corto plazo, una es la de ser incluidos entre los sectores que reciben algún beneficio teniendo en cuenta el déficit hídrico. Quiero recalcar que nosotros tuvimos una reunión con directivos del BROU, con las gerencias comerciales del BROU. Ellos estaban preocupados por la situación. Nos dieron una solución puente. Nosotros les estamos pasando la información, concretamente, de todos los transportistas de granos que necesitan una solución. Ellos verán si califican o no, pero no están incluidos con los mismos beneficios que tienen los productores agropecuarios y los prestadores de servicios. Ahí está el tema: el prestador de servicios es igual que nosotros. ¿Qué le estamos prestando al agro? Un servicio. Cuando hablo del prestador de servicios me refiero al que cosecha, al que siembra, al que hace laboreo.

Entonces, entre los planteos a corto plazo, están los beneficios fiscales y que se reestructure su forma de pago. Nosotros también tenemos ese problema. La mayoría del transporte pequeño y mediano de granos es zafrero. Si el agro paga al BPS cada tres meses, ¿por qué el camionero que transporta granos tiene que pagar todos los meses, cuando, en realidad, su ingreso mayor es en las zafras? Tendríamos que ligar los egresos a los ingresos que tenemos.

Podemos seguir indagando en muchísimos otros temas, que ya propusimos. No se puede decir que no hicimos propuestas; las hicimos. Y voy a hablar de una gremial. La Utraco -quien en su momento era su presidente hoy integra nuestra institución- propuso al Ministerio formas de controlar. Seguramente, recordarán cuando se hablaba del famoso Sictrac, al que el propio sector del transporte se opuso; hay formas alternativas de controlar. Existe muchísimo exceso de kilos. Ese exceso de kilos se da cuando no hay balanza; yo lo hago -no tengo problema en decirlo- porque tengo que mejorar la tarifa. Como les dije, hace seis años que no subimos la tarifa; por el contrario, la bajamos. Entonces, tenemos que compensarlo. Yo no quiero andar con exceso de kilos, porque si lo hago, rompo mi camión. ¿Existen formas de controlar? Sí, si se controlan las balanzas comerciales, como le dijimos al director nacional de transporte. Si en lugar de ponerle un chip a los camiones, las balanzas comerciales estuvieran conectadas con la del Ministerio, automáticamente, al otro día, habría un semáforo en rojo para todos los excesos de kilos que hubiera. ¿Saben qué nos dijeron? Que era un disparate y que no sabíamos nada. ¿Cómo que no sabemos nada? En mi caso particular, vengo de una familia de transportistas; mi viejo sí se ensuciaba las manos; capaz que yo soy el que menos se ensucia y por eso estoy acá, porque hoy estaba previsto que vinieran dos compañeros más, pero no pudieron llegar porque están en el puerto para descargar. Se trancó el puerto; esas son las famosas demoras, que uno tampoco puede cuantificar. UPM tiene todo eso cuantificado. Esas cosas buenas de UPM hay que copiarlas. Nosotros hacemos un viaje y, a veces, estamos dos días para descargar; te piden un camión y a veces estás todo el día para cargar. Entonces, el precio de un flete se calcula en función de los kilómetros, pero también se tendría que calcular en función de los días que lleva ese viaje. Normalmente, se saca un promedio para hacer el cálculo.

Como les dije, está complicado.

SEÑOR REPRESENTANTE ALBERNAZ PEREIRA (Rodrigo).- Capaz que hay un montón de otros puntos, pero concretamente, con respecto al reclamo que hacía Julio, que es bienvenido, con respecto a nuestra visita por el departamento y los temas que allí se trataron, tomo las palabras del diputado Carlos Varela; yo creo que en la autocrítica tendría que estar la devolución formal de cuáles fueron las acciones que se tomaron de

manera espontánea, algunas de las cuales fueron presenciadas en ese lugar, y otras fueron generadas a partir de que se accionaron otros mecanismos. Una de las pruebas es que muchos de los temas -excepto los grandes temas, con un fondo bastante más profundo para tratar- hoy no están sobre la mesa de la misma forma que estaban en ese momento. Así que la autocrítica que me hago yo, no a la Comisión, es hacer la devolución de cuáles fueron las acciones que se tomaron que, sin lugar a dudas, terminaron generando cambios positivos en función y en línea de lo que ustedes habían planteado.

Recuerdo, entre otros temas, además de lo que se trató, lo referido a la Intendencia de Paysandú; se planteaba una medida con respecto a la competencia desleal que tenían los transportistas argentinos que muchas veces levantaban carga aprovechando la diferencia cambiaria. La medida efectiva fue la bancarización del pago y del cobro de esos servicios para poder evitar esto. Y como eso, hay más.

Así que es de recibo la crítica. Por eso la devolución en esta autocrítica.

También coincido con lo que expresó el diputado Carlos Varela con respecto a la visión de hacia dónde van las cosas en el mundo y en el transporte y a plantearnos la interrogante de qué modelo de país queremos, cuál es el problema estratégico de simplemente ser llevado por las corrientes de cambio y cuál es la resistencia necesaria que, en función de la soberanía de nuestro país, tenemos que plantearnos para que después esto no sea la crónica de una muerte anunciada.

Creo que lo que planteaste, Julio, fue muy bien argumentado, sin lugar a dudas, con tu impronta; el transporte es algo que te apasiona. Yo te conozco por tu trabajo gremial, además de tu trabajo comercial, pero principalmente del gremial. Todos en Salto e imagino que en muchas partes del país te conocemos por eso. Creo que el trabajo que presentás es prolijo. Particularmente, voy a leer el material que nos dejás, y espero tomar algunas acciones inmediatamente.

La verdad, que sigas haciendo este ejercicio, que tengas esa paciencia y esa perseverancia de venir a exponer lo que capaz que en alguna otra oportunidad ya expusiste, con las novedades del momento, es necesario.

Nosotros somos representantes y tenemos distintas capacidades de asumir diferentes responsabilidades, pero creo que, como bien se dijo, esta Comisión tiene ese perfil de asumir las responsabilidades y actuar en consecuencia. Ahora, simplemente, nos quedamos con más deberes.

Muchas gracias, Julio.

SEÑOR REPRESENTANTE TIERNO (Martín).- Saludamos a Julio Zednicek.

Primero que nada, quiero felicitarlo porque se agremiaron en algo mayor a lo que tenían en cada departamento. Me parece que eso es bueno, porque les va a dar otras posibilidades a la hora de hacer los reclamos, y otra fuerza.

Conocemos algunas de las agremiaciones o de las asociaciones que integran la Cámara. La Utraco ha estado acá en varias oportunidades y también ha planteado esto desde hace tiempo.

Voy a ser bastante más práctico; voy a hacerles una pregunta concreta. Capaz que ya lo dijo y no lo registré. Quisiera saber cuántas empresas hay hoy relacionadas al transporte de grano y, si es posible, con la cifra especificada según la cantidad de camiones -uno, dos, tres o cinco-, además de hacer una reflexión. El transporte de granos creció porque creció el volumen de cosecha en los últimos veinte años, desde 2003 o

2004, cuando llegó el *boom* de la soja, a través de las empresas argentinas; creció y creció mucho. Después están los vaivenes de los precios, de las cosechas, de las sequías, que año a año va variando; ha habido años muy buenos, años regulares y años muy malos, como este último que está corriendo, y eso también los afecta directamente.

Fundamentalmente, quisiera conocer ese dato, dado que para la Comisión es bueno tener esos insumos, porque hablamos de 33.000 camiones de carga en general, profesional, pero no a nivel de los granos.

Gracias.

SEÑOR ZEDNICEK (Julio).- Excelente pregunta, porque está especificado en este documento y me olvidé de mencionarlo.

Lamentablemente, no tenemos el número exacto porque el ministerio no tiene ese dato. Estas cosas ya las hablé. Hablo con propiedad, porque se lo dije al ministro: "Yo quiero un ministro de Transporte; hoy veo un ministro de Obras Públicas", y me lo reconoció. José Luis me dijo: "Sí, tenés razón. Nos estamos dedicando más a eso, pero también es en beneficio de ustedes". "Más o menos," -le dije- "porque todas las obras que están haciendo son para UPM". No nos tomen por ingenuos, porque no somos ingenuos. Lo único que están haciendo es gastando millones de dólares -que nosotros también vamos a usufructuar, porque también vamos a pasar por esas rutas-, pero están agrandando los puentes ¿para quién? Para los tritrenes de UPM y para la gente del arroz, que los quiere. Se estiman 4.000 camiones o 5.000 camiones por zafra, pero ahí están incluidos los que hacemos zafra y los que ingresan.

El diputado dijo una gran verdad: se aumentó el parque automotor porque aumentó la cantidad de cosechas. Cuando vino la soja transgénica y vinieron todos los argentinos con nuevas formas de plantar y demás, el volumen de soja cosechada en el Uruguay se triplicó. Para que vean que aumentó muchísimo más los camiones que la cantidad de cosecha, el dato es simple. Cuando comienza el *boom*, los acopios, la ACA (Asociación de Cultivadores de Arroz), todos querían negociar con el transporte. Nos llamaban ellos a la mesa de negociación, y había comisiones de granos y se llegaba a un acuerdo, porque el transporte cobraba más, pero tampoco fue abusivo. ¿En zafra se cobra más que fuera de zafra? Sí. ¿Por qué? Porque el camión va y viene a la misma chacra; es exclusivo. Si vos cobrás un flete a Montevideo $ 70 el kilómetro, ¿por qué en zafra lo cobrás $ 250? Primero, que solo hago 50 kilómetros, no 500 kilómetros y, además, voy cargado y vengo vacío, pero cuando vengo cargado a Montevideo, voy con otra carga. Hoy, nosotros llamamos a los diferentes acopios para negociar y nos dicen que no, que no precisan. No es que tengan sus propios camiones, sino que nos pagan lo que ellos quieren.

Cuando uno no puede poner el precio a su trabajo, quiere decir que la oferta es mayor a la demanda. Eso es libre mercado. Entonces, busquemos algo para que nos ayuden. Nosotros le pedimos al ministerio que publique las tarifas, pero no quiere hacerlo. Le pedimos que lo haga como referencia -después alguno le podrá hacer más, porque le da más volumen y demás-, y la respuesta es: "No, no podemos publicar, porque no nos podemos meter en negocios entre privados". Que me expliquen por qué ahora intervinieron con Katoen Natie. ¡No tengamos doble discurso!

Tiene que quedar claro que nosotros somos transportistas pequeños y medianos, pero también estamos instruidos, no somos ningunos perejiles. Parece que nos tratan de indios y nos quieren vender espejitos de colores y nos dicen que somos de otro siglo. No; no somos de otro siglo. Somos de este siglo y si me tratan de otro siglo -como ya lo he mencionado en otros lados-, me alegro, porque a Colón también lo trataban de loco en su momento, porque tenía una teoría y la mayoría decía que estaba equivocado.

El mundo va por ese lado; ¿el mundo está en lo cierto o está equivocado? Acá hay que ponerse a pensar un poquitito. ¿Vamos a seguir haciéndole los deberes al Fondo Monetario Internacional, a las cien familias más ricas que dominan el mundo? La gente piensa que es Estados Unidos el que nos domina. No; Estados Unidos también está dominado por el Fondo Monetario Internacional. Acá llegan los lineamientos de que hay que hacer esto, hay que hacer esto otro. ¿Nadie piensa, o le sirve porque el bolsillo de él también se acomoda?

Es un pensamiento personal. Hay voluntades que se compran, lamentablemente.

SEÑOR REPRESENTANTE FERNÁNDEZ CABRERA (Marcelo).- Voy a ser breve, entre otras cuestiones para no malgastar el tiempo del invitado.

No voy a hacer consideraciones de orden político, tampoco para incomodar al presidente ni para poner en una situación incómoda al invitado. Naturalmente, tenemos algunos matices con algunas afirmaciones; tenemos otros puntos de coincidencia importantes.

Compartimos el rol que debe tener el Estado sobre el transporte en general y el de cargas en particular, y podría remitirme a un conjunto de normas que como políticas de Estado se han venido desarrollando desde el año 2001 hasta el año 2019 que tienen que ver con esa necesidad de regular el transporte de carga: la devolución del IVA, la guía de carga, los reglamentos o los decretos referidos a las obligaciones del cargador, lo que tiene que ver con los aspectos vinculados a la formalidad y ni qué hablar de los elementos vinculados al famoso gran hermano -como se le conoce en la jerga del transporte- o el Sitrack. Es sobre este aspecto que yo me quería detener, porque es verdad que la tarifa fue un logro de la gremial en el período pasado, que tuvo que ver con un fuerte trabajo a nivel de la Universidad de Montevideo y de la Católica, y que tuvo como resultado un costo de referencia que obligaba o que determinaba a que quien estuviera por debajo de un 30 % de eso, se declaraba informal. Ya hay normativa, hay legislación abundante como para controlar e ir en contra de este principio que, como bien se afirmaba, neoliberal -en términos castellanos, dejar hacer, dejar pasar, en la traducción francesa tiene que ver con una concepción-, pero no voy a entrar concretamente en eso.

Lo que sí es cierto es que ustedes son una gremial nueva, que intenta nuclear al sector más disperso, a "la Cenicienta" -entre comillas- de la actividad del transporte de carga, que no estuvo integrando el ITPC en el momento de la negativa a la implementación del Sitrack. Lo integraban, obviamente, ustedes pero no como gremial de granos.

SEÑOR ZEDNICEK.- No, porque no existíamos.

SEÑOR REPRESENTANTE FERNÁNDEZ CABRERA (Marcelo).- Exactamente.

Por eso la pregunta concreta tiene que ver con cuál es la opinión de la Cámara de Autotransporte Terrestre de Granos y Afines del Uruguay sobre los sistemas de control, sobre la implementación de un Sitrack que específicamente tiene como objetivo controlar un conjunto de factores entre ellos terminar con una evasión declarada del Poder Ejecutivo de más de US$ 130.000.000 anuales. Vamos en el tercer año en el que se reconoce esa evasión; estamos hablando de casi US$ 400.000.000 en un período de tres años que, en tiempo de austeridad y de necesidad de direccionar recursos, creo que sería un buen oxígeno para las economías y las situaciones urgentes que el Estado necesita.

SEÑOR ZEDNICEK (Julio).- El señor diputado me está haciendo una pregunta sobre el Sitrack que como Catgadu no la puedo contestar, porque no hemos tratado el tema.

A nivel personal, yo fui de los abanderados. Es más: me ligué enemigos dentro del transporte por no saber explicar que es la mejor herramienta para el transporte. Hoy estamos evadiendo, porque no tenemos controles. Si yo estoy en un mercado en el cual vos evadís y yo no puedo competir con el precio, quizás también evado, porque no me las voy a dar de la Madre Teresa de Calcuta. No estoy diciendo que evada al 100 % pero, por ejemplo, mis camiones jamás vieron gasoil argentino; porque con la devolución del IVA, si facturás, descontás el 100 % del IVA del gasoil. ¿Se ha legislado? Sí y estoy de acuerdo. Existe el artículo 301 que establece que si van un 30 % por debajo, evidencia evasión y tendría que ser sujeto a inspección impositiva. Es cierto, pero ¿se controla? No se controla.

Vuelvo a las grandes empresas. Me voy a poner como ejemplo. Hoy compro 10 camiones de US$ 200.000, y los voy a terminar pagando US$ 1.000.000. Son US$ 2.000.000, voy a descontar US$ 1.000.000 de impuestos. ¿Qué hago? Mi ganancia la termino teniendo cuando cierre el balance. Lo voy a descontar en 5 años. Si es US$ 1.000.000, son US$ 200.000 por año de ganancia que voy a tener solamente de renta. Pero cómo puede ser si el costo es tanto y no me dan los números.

Por otra parte, a mayor volumen, hay mayor descuento de gasoil.

Hoy el negocio del transporte para las grandes empresas es 100 % financiero. Yo lo sé hacer y lo puedo hacer. Tuve la suerte de ser bancario y conocer bastante más del tema. Me tengo que poner no como Julio Zednicek, presidente de Catgadu, sino en el lugar de todos los que están atrás, que saben manejar, que saben ensuciarse las manos, saben mucho más de mecánica que yo, y esa gente no sabe.

Una de las cosas por la cual la gente se opuso al Sitrack y fue fundamental es el tema de los sueldos. Hoy tenemos un convenio salarial que un 3 % lo cumple. Se lo dijimos al sindicato. Personalmente invité a la gente del sindicato a mi casa, a comer un asado, a ver si los convencía, pero no lo hice. Les decía: "Ustedes tienen un convenio ficticio, de papel, porque no se aplica". Y ellos están duros. ¿Por qué están duros? Porque el día de mañana, ese chofer se va y agarra a un buen abogado, si quiere se le queda con el camión, porque le reclama todas las horas.

También tengo que decir que me tengo que poner en el lugar de la gente, pequeño y mediano, que no sabe contabilidad, que tiene que pagar a un estudio para que le hagan las cosas.

El sistema del laudo que existe hoy es el más justo, pero es inviable. Se lo dije a la gente del ministerio; pagar por hora es lo más justo que hay, pero es inviable, porque como acabo de decir, mando al chofer a descargar y calculo que lo va a hacer en tres horas, pero está dos días para descargar. Yo eso no lo cobré. Entonces, ¿cómo le voy a pagar un sueldo que no cobré, que no lo tuve en cuenta? Es imposible. Entonces, hay que buscar una forma que sirva a todos, y el sindicato en eso está duro, y para mí están errados.

Esto es lo mismo que ocurre con la gente que trabaja en los barcos. Se llega a un acuerdo, porque el tipo está todo el tiempo en el barco, entonces si se va te cobra las horas, pero no puede ser, porque hay horas que está durmiendo y no trabajando.

Ellos están durmiendo arriba del camión. Es cierto, tiene la responsabilidad del camión, pero hay que llegar a un acuerdo, como se está haciendo ahora, que se paga por

un mínimo, y la gente le liquida a porcentaje. En función de lo que genere el camión, el empleado también gana. Y les puedo asegurar que un chofer se lleva el 25 % de la producción.

Hablamos de que hay evasión. La gran evasión en el transporte no está en la DGI sino en el BPS. Cuando se dice que nadie paga los laudos, no es así; los laudos se pagan, la gente cobra; en la mano cobra bien, pero no aportan de acuerdo a lo que deberían aportar. Vamos a ser sinceros, porque esa es la realidad. Aparte, no precisa ser muy catedrático. Se va al BPS a pedir el historial de cuánto es el aporte promedio de los camiones y uno dice: "¡Pará! Cobran $ 70.000 y aportan por $ 35.000, no me cierran los números. Ya está".

(Diálogos)

——Se los dije a los directivos. No pienso hablar del tema, porque soy muy democrático. Si no tengo la mayoría atrás decidida a hacer algo, no lo hago, o sea, no vengo a hablar acá. Sé que la mayoría está de acuerdo con todo lo que dije, sino no hablo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Señor Julio Zednicek, ha sido un placer.

Esta Comisión, como ha sido el compromiso de todos sus integrantes, asumirá la responsabilidad de trabajar en ese sentido, manejando sus inquietudes y actuando.

SEÑOR ZEDNICEK (Julio).- Un placer que me hayan recibido.

No es nada personal. Soy muy enérgico cuando hablo, y soy así.

SEÑOR PRESIDENTE.- Contemplamos sus emociones.

SEÑOR ZEDNICEK (Julio).- Soy así, no es que tenga nada personal contra nadie; al contrario. Cuando estoy convencido, me choco contra esa pared.

SEÑOR PRESIDENTE.- Le agradecemos nuevamente por su presencia.

(Se retira de sala el presidente de la Cámara de Autotransporte Terrestre de Granos y Afines del Uruguay)

——Acaba de ingresar el proyecto de ley "Eustaquio Sosa Aquino. (Se designa al puente sobre el río Cebollatí que une los departamentos de Treinta y Tres y Rocha en el cruce denominado Puerto de La Charqueda)", Carp. Nº 3678/023. Rep. Nº 903, presentado por el diputado Marcos Portillo, representante por Treinta y Tres.

Este proyecto de ley tiene un único artículo, que dice lo siguiente: "Desígnase Eustaquio Sosa Aquino al puente trazado sobre el río Cebollatí, que une los departamentos de Treinta y Tres y Rocha en el cruce denominado 'Puerto de La Charqueada'".

SEÑOR REPRESENTANTE TIERNO (Martín).- Mientras escuchaba al invitado, que nos reclamó que no habíamos hecho la devolución de la visita a los empresarios del transporte que nos recibieron en Salto en cuanto a las gestiones que habíamos hecho, recordé que las distintas delegaciones que visitamos en Durazno también me están preguntando qué respuestas ha habido del Ministerio. Yo les contesté, a nivel informal, que todavía no hemos recibido ninguna respuesta, pero capaz que desde la Secretaría o la Presidencia pueden volver a pedirlas. Si no, se los recordaremos cuando nos visiten en la instancia de la rendición de cuentas.

Gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Me parece muy bien.

SEÑOR REPRESENTANTE FERNÁNDEZ CABRERA (Marcelo).- Como no quiero darle al silencio una manifestación de voluntad, quisiera pedir a los colegas si ha sido posible dar lectura a la modificación que a sugerencia del presidente de la Cámara nos hiciera llegar sobre el proyecto de resolución que presentara y expusiera en su momento.

Del mismo modo, no sé cuál va a ser el trámite -no es mi intención marcar la agenda-, pero en las próximas instancias de la Comisión, solicitaríamos por lo menos comenzar a recibir a algunas de las delegaciones interesadas en el proyecto de transporte de encomiendas en líneas regulares de transporte colectivo, en el entendido que entramos prácticamente en el codo del año y teniendo presente que durante este mes y el próximo la discusión de la rendición de cuentas es muy probable que nos absorba buena parte del tiempo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Antes de finalizar la reunión, sobre las consideraciones al proyecto de resolución que trabajáramos en el ámbito de la Comisión, de puño y letra del señor diputado Andújar y que encomendáramos al diputado Fernández para hacer intervención en el documento, se las enviamos al diputado Andújar, que me parecía que era lo primer que teníamos que hacer. Seguramente nos dará la devolución a la brevedad y podremos avanzar y cristalizar ese proyecto de resolución.

También es de recibo esa manifestación de la que ahora se deja constancia en la versión taquigráfica, que el diputado nos la hizo llegar a través del wasap de la Comisión.

(Diálogos)

——No habiendo más asuntos que considerar, se levanta la reunión.

